DIMOSTRAZIONE

TEORETICA E PRATICA

della necessità ed utilità di ristaurare
tra Monopoli e Brindisi

L'ATTUALE STRADA CONSOLARE

AVANZO RISPETTABILE

dell'antica Via Appia

Brindisium longae finis chartaeque viaeque.
ORAZIO Satira V.

NAPOLI
DA' TORCHI DEL TRAMATER
Strada Pallonetto S. Chiara n.° 8.
1834.

A Sua Eccellenza

IL SIG.^r MARCHESE

D. GIOVANNI D' ANDREA

GRAN CROCE DI PIU' ORDINI CAVALLERESCHI E DELLA SACRA RELIGIONE GEROSOLIMITANA, MINISTRO SEGRETARIO DI STATO DELLE REALI FINANZE E DEGLI AFFARI ECCLESIASTICI ec. ec.

Nel presentare a Vostra Eccellenza i voti di questo comune di Brindisi e le sue calde suppliche, noi abbiamo l' onore di rassegnarle al tempo stesso una Memoria in istampa compilata dal nostro gratuito deputato Barone Monticelli, poggiata intera-

mente sulle massime statistiche, economiche e politiche professate e messe in pratica in casi simili dal sig. Commendatore Afan de Rivera Direttore de' ponti e strade, delle quali par che siensi dimenticati gli architetti di quella Direzione ed il Consiglio provinciale di Lecce, quando contro gli ordini di V. E. han deciso di privare questa antica e celebre città della via Appia, che fu sempre ed è la più breve, la più piana e la più utile che si possa avere per la comunicazione della provincia di Lecce con quella di Bari e con le ulteriori provincie del regno.

A Vostra Eccellenza versata fin dalla sua tenera età nella lettura de' classici greci e latini, nello studio delle leggi romane e patrie, nella storia particolare del nostro paese, non possono essere ignoti i pregi naturali di questa celebre ed antica città e de' suoi porti così duramente trascurati dagli architetti terrestri: a V. E. così distinta

per la purità delle intenzioni nella gestione delle Reali Finanze e per la protezione accordata al marittimo commercio del regno con l' America e colla Norvegia: a V. E. che promuove energicamente gli studi di statistica, di economia e di politica, ai quali sta svegliando e richiamando gl' ingegni de' nostri giovani scrittori, appartiene più che ad ogni altro il conoscere, il sostenere e l' attivare i vantaggi che questa città restaurata con i suoi porti può recare, non solo a questo distretto ed a questa provincia, ma al regno intero.

E quando da V. E. per soddisfare le popolazioni mediterranee non si volesse adottare il sistema di accordare a quei paesi una strada montuosa, con l' ajuto anche della Cassa provinciale, cui hanno dritto, ristaurando a spese del Real Tesoro l'antica Appia sulla spiaggia come l' ha indicata la natura e come fu praticata a' tempi de' romani finoggi, non sembrerà certamente in-

regolare la nostra supplica colla quale da V. E., insigne Magistrato e Giudice integerrimo in tante cause private, non ci ottenga dal clementissimo e giustissimo cuore di Sua Maestà la revisione per mezzo di uomini imparziali e periti di tali faccende, tanto per le quistioni insorte sulla strada, quanto per quelle che appartengono al vero metodo di ristaurare questo porto. Si negherà ad una famiglia di seimila e più uomini una imparziale revisione, un secondo grado di giurisdizione che in forza delle benefiche leggi di Sua Maestà non si nega ad alcun individuo privato?

E quì ci sia permesso di ricordare alla E. V. che la Maestà Sua ebbe la benignità nel Maggio dello scorso anno di commettere alla Consulta generale di Stato per l'organo di codesto suo Ministèro l'esame delle nostre suppliche e delle Memorie stampate a favore di questa città da' nostri gratuiti deputati; ed il voto di

codesto primo Collegio dello Stato esser dee presso di V. E. fin dal 28 di aprile del corrente anno, durante la pendenza del quale niente si poteva decidere e praticare sì intorno al ristauro del porto, sì intorno all' andamento della strada regia, ossia dell' antica Via Appia.

Gradisca Vostra Eccellenza gli attestati del nostro profondo rispetto.

Brindisi 16 Agosto 1834.

NOMI DEGLI AMMINISTRATORI E CLERO DI BRINDISI.

Oronzio de Castro, Sindaco — Teodoro Corrado, primo eletto — Tommaso Minunni, secondo eletto — Giuseppe de Laurentiis, decurione — Giovanni Passante, decurione — Domenico Nervegna, decurione — Carlo Monticelli Cuggiò, decurione — Andrea Saracino, decurione — Teodoro Passante, decurione — Giuseppe Doria, decurione — Pasquale Perez, decurione — Giovanni Balsamo, decurione — Giovanni Sala, decurione — Giuseppe Ripa, decurione — Vincenzo Montagna, decurione — Antonio Villanova,

decurione — Mariano de Marco, decurione — Pasquale Armengol, decurione — Cosimo Laviano, decurione — Giuseppe Catanzaro, decurione — Giuseppe Monticelli, decurione — Girolamo Santostasi, decurione — Antonio de Marco, amministratore di beneficenza — Giuseppe Arcidiacono Chimienti — Francesco Primicerio Scolmafora — Giuseppe Arciprete Santarcangelo — Niccola Guadalupi canonico Decano — Pasquale Canonico Pennetta — Giovanni Canonico Vavotici — Donat'Antonio Canonico Ciriaci — Antonio Canonico Quarta — Costante canonico Passante — Giuseppe canonico Fanelli — Consalvo canonico de Castro — Francesco canonico Marzolla — Giovanni Canonico teologo Tarantini — Emmanuele canonico penitenziere Orlando — Antonio Canonico Calabrese — Giovanni canonico Guadalupi — Giacomo canonico Monticelli — Lorenzo Ripa — Raffaele Monticelli Cuggiò — Francesco Perez — Giuseppe Tommaso Carrasco — Antonio Leanza — Stefano Palma —

1. La città di Brindisi, condannata fin dall'anno 1829 a traspiantarsi altrove, e nel 1833 a veder distrutto sotto specie di ristaurazione il suo celebre porto, che ancor conserva in molti tratti una profondità di acque non minore di 26 palmi (come scrive il Direttore Afan de Rivera), nell'avventurosa presenza colà della sacra Real Maestà il nostro adorabile Monarca, umiliò nelle Reali mani le sue ragionate doglianze onde non venisse distrutta, e non fosse privata della strada consolare, ch'è l'antica Via Appia.

2. Ebbe la Maestà Sua la clemenza di rimettere al giudizio della Consulta generale di Stato le di lei lagnanze in iscritto ed in istampa per mezzo dell'Eccellentissimo Ministro delle Finanze. E mentre quel primo Corpo dello Stato sull'una e sull'altra parte de' di lei riclami versavasi, l'Eccellentissimo Ministro stimò d'inviare in que' luoghi il Di-

rettore de' ponti e strade colla seguente ministeriale de' 13 di Dicembre 1833.

» Desidero ch' ella provegga perchè senza ritar-
» do si prosegua il tratto di strada sino a Monopoli,
» e tenga mano mano informato questo Real Mini-
» stero sul progresso della strada. Ella inoltre recan-
» dosi al più presto sulla faccia del luogo, ed os-
» servate tutte le località ed offerte de' varii comu-
» ni, si servirà di presentare tutt' i progetti oppor-
» tuni in varie letture, cercando di far sempre pas-
» sar la strada a traverso di Brindisi, o poco di-
» stante, e facendo rilevare minutamente nelle di-
» verse letture i risultati di spesa e di comodo del-
» le popolazioni, avendo sempre la mira alla digni-
» tà ed utile della città di Brindisi.

» In vista di tali progetti, saranno prese da
» questa Reale Segreteria le difinitive determinazioni. »

3. Quì è da avvertirsi che ordinando l' Eccellentissimo Ministro delle Finanze a quel Direttore di far rilevare e presentare nelle diverse letture i risultamenti di spesa e di comodo delle popolazioni, non diede a quel Direttore la facoltà di decidere sul corso della consolare, ma ne riserbò, come era giusto, il giudizio a se stesso, ben sapendo che la Consulta di Stato dovea riferire anche su questa pendenza, perchè incaricatane da S. M. nel 1833, e quindi saggiamente pensò di chiamare a se la decisione, perchè illuminato dal parere della Consulta, e dalle varie

letture de' progetti per quella strada che avrebbe presentate quel Direttore , facile sarebbe stato il vero giudizio da darsi sull'andamento della consolare.

4. Intanto non prima del mese di maggio scorso quel Direttore portossi in provincia, e giunto in Monopoli , ricevè da' suoi subalterni diversi rilievi delle strade pretese da' diversi comuni; e recatosi in Ostuni, per quanto la fama ne disse, fu altamente proclamata una decisione colla quale resta privata Brindisi della consolare ed arricchita Ostuni,da cui venne festeggiata, ospitando egli in casa de' signori Carissimo, uno degl' illustri deputati contro la via Appia da ristaurarsi. E questa sua decisione venne appoggiata con altra risoluzione contemporanea del consiglio provinciale di Lecce,preseduto dall'illustre Principe Dentice, deputato ancor esso di Ostuni contro Brindisi, il quale col detto signor Carissimo e col sig. Trinchera diede alle stampe una memoria sul proposito nel passato anno.

5. Quì non può farsi a meno di ricordare che quel bravo Direttore a dì 9 luglio 1833 scritto aveva al Ministro delle Finanze in un suo rapporto particolare che la strada consolare da Monopoli per Fasano dovea salire in Ostuni, ma da Ostuni doveva scendere a Brindisi. Qual suo medio sentimento venne replicato in istampa nella di lui *Memoria ragionata* alla pag. 83, dicendo: » È stata ordinata la for» mazione de' progetti comparativi della continuazione » della strada regia da Monopoli per Brindisi a Lecce ».

6. Dietro questi fatti, a sostenere i dritti della città di Brindisi, a sostenere i veri interessi de' comuni rappresentati da' detti Deputati, ed il solido vantaggio del commercio interno ed esterno della provincia e dell'universale del regno, noi in abbozzo dimostreremo:

I. Che per tutti i principii di statistica, di economia pubblica e di politica professati dottamente da quel Direttore e pubblicati chiaramente nelle sue famose opere, la strada consolare tra le due province di Bari e Lecce esser dee l' attuale avanzo rispettabile dell' antica e celebre via Appia:

II. Che in casi identici quel savio Direttore non si dipartì mai da que' principii, e li pose felicemente in pratica:

III. Che la decisione promulgata in Ostuni ed in Brindisi, e fatta ancora in Lecce dal consiglio provinciale, preseduto, come sopra si è detto dal Principe Dentice, deputato di Ostuni, è nulla per se stessa, è manifestamente ingiusta, e contraria agli ordini dell' Eccellentissimo Ministro delle Finanze.

PARTE I.

DOTTRINE E MASSIME DI STATISTICA, DI ECONOMIA E DI POLITICA CHE ASSICURANO I DRITTI DELLA CITTÀ DI BRINDISI SULLA CONSOLARE, DEDOTTE DALLE OPERE DEL DIRETTORE DE' PONTI E STRADE.

7. Il savio Direttore de'ponti e strade in due sue opere, una delle quali ha per titolo *Ragguaglio generale*, etc., ed appartiene al 1827; e l'altra *Considerazioni su i mezzi da restituire il proprio valore ai doni che ha la natura largamente conceduti al regno delle due Sicilie*, ci ammaestra nelle scienze economiche colle seguenti lodevolissime sue massime.

8. Nella pagina 9 a 10 del 1. volume delle dette *Considerazioni* il Direttore si esprime così:

Num.° I. » Primachè le due Sicilie fossero sta-
» te desolate dalle guerre distruggitrici che vi appor-
» tarono i Cartaginesi ed i Romani, e ridotte da
» questi ultimi in servitù, esse emulavano in civil-
» tà e superavano in opulenza la colta Grecia ne' suoi
» giorni più prosperevoli. Nelle contrade che ora
» veggonsi deserte in riva al mare o poco lungi dal
» lido, sopra le altre città sorgeano popolose, ric-
» che e possenti Cuma, Pesto, Petilia, Velia,
» Locri, Caulonia, Sibari, Eraclea, Metaponto,

» Argirippa, Segesta ed altre molte che più non
» esistono. Capua, Nola, Monteleone, Cotrone,
» Taranto, Otranto, Brindisi, Ruvo, Canosa, Atri,
» Siracusa, Girgenti, Taormina e parecchie altre,
» or sono ben meschine rimpetto a quelle che altra
» volta furono floridissime ne' medesimi siti ».

9. Nella pag. 23.

II. » Rimaste così deserte ed in abbandono le
» fertili campagne in vicinanze del mare coll' andar
» del tempo s' inselvatichirono, e le acque che l' at-
» traversavano non essendo più regolate dalla indu-
» stria dell' uomo, s' impaludarono ne' siti avvallati,
» e vi si formarono stagni e maremme ».

10. Nella pag. 24:

III. » In tal guisa le calamità politiche sono
» state la principale cagione del disordinamento nel-
» la industria campestre de' monti e delle pianure e
» della economia delle acque ».

E dopo di aver dimostrato i funesti effetti dello sboscamento de' monti a danno de' pascoli, delle frutta selvane e del legname da costruzione e da fuoco, dal detto sboscamento ripete la rovina delle nostre pianure; e prosegue a dire: « Le ubertose valli e pianure sottoposte in
» parte furono ricoverte da sterili alluvioni, ed in parte
» per l' alterazione delle pendenze si trasformarono in
» paludi e stagni che tutto all' intorno spandono pe-
» stifera infezione e rendono inabitabili le porzioni
» più estese che non sono danneggiate dalle acque.

» Così si sperimentava per la riproduzione una dop-
» pia perdita nelle alture e nelle campagne sottoposte «.

11. Nella pag. 97 a 98 del secondo volume delle stesse *Considerazioni* dice così:

IV. » Le popolazioni quindi che si trovano
» stabilite ne' monti soffrono mille privazioni, senza
» poter divenire ricche, agiate, socievoli e colte.
» Bisogna soffermarsi qualche giorno in que' comuni
» per concepire adeguata l' idea degli stenti e delle
» privazioni di que' popoli, che vivendo nel disa-
» gio, non possono per certo contribuire ad aumen-
» tare la fortuna pubblica . . . .
» Ma ove i monti alpestri fan corona ad amene,
» fertilissime pianure situate per la più parte in riva
» al mare, non può esser dubbia la scelta de' siti
» ne' quali le popolazioni possono prosperare, arric-
» chirsi, e godere di tutti gli agi della vita. La sto-
» ria patria ci ricorda che nelle fertili campagne lun-
» go le spiagge del mare che ora si veggono deva-
» state e deserte, popolose città salirono al più emi-
» nente grado di splendore, ricchezza e civiltà. Es-
» sa parimenti ci ha tramandata la serie delle cala-
» mità per le quali quelle cospicue città furono di-
» strutte, e le popolazioni costrette di rifuggire tra
» i monti. Studiandosi le circostanze fisiche del no-
» stro paese e le cause delle devastazioni delle pia-
» nure, si ha piena certezza che lo stato delle cose
» non è cambiato, ma è soltanto alterato per effet-

» to dell' abbandono in cui si sono lasciate, e del
» disordine nella industria campestre de' monti e nel-
» la economia delle acque. È perciò evidente che
» le principali imprese della ristaurazione debbano
» esser dirette a rimetter le cose nell' antico stato
» naturale, ed a restituire alla pastorizia ed all' agri-
» coltura le terre che a ciascuna di esse meglio si
» appartengono. Convien respingere i greggi e gli ar-
» menti nelle montagne, su le quali non si può eser-
» citare con profitto una industriosa coltura, e ri-
» chiamare le popolazioni nelle fertili ed amene pia-
» nure in riva al mare ».

12. Nella pagina 102.

V. » Come si è osservato nella descrizione de'
» principali bacini della Sicilia citeriore, le pianure
» vicino al mare contengono i terreni più ubertosi
» e più adatti ad una industriosa coltura. E sicco-
» me esse sono spopolate e mal coltivate, a cagio-
» ne della pestifera infezione che spandono le acque
» stagnanti; così conviene prima bonificarle, e ri-
» chiamare poscia e farvi stabilire una numerosa po-
» polazione che potesse coltivarle con industria ».

13. Nella pag. 104 a 105.

VI. » Come per la ristaurazione de' monti il
» Governo dee esercitare la più vigile tutela, così
» esso dee adoperare le più sollecite cure per la bo-
» nificazione delle pianure devastate . . . . .
» Le popolazioni discendendo ne' fertili piani trove-

» rebbero negli abbondanti ricolti larga compensazione
» alle loro fatiche, ed in luoghi ameni menerebbe-
» ro vita agiata e prosperevole. Per quanto gran-
» diose e difficili potessero sembrar tali imprese,
» altrettanto proficue riuscirebbero alla prosperità
» pubblica. . . . .
» In tal guisa la economia politica ch' è la scienza
» degli uomini di stato e de' governi, mettendo a
» tributo le scienze esatte ed applicate, e fondando
» i suoi calcoli su dati certi e positivi, sarebbe in-
» tenta a far valere nel modo il più vantaggioso i
» prodotti del suolo e della industria ».

14. Nella pag. 173 del *Ragguaglio generale* sulle strade e bonificazioni del regno, parte 3.ª così si esprime:

VII. » I terreni paludosi in vicinanza del ma-
» re, essendo i più fertili, le spese che si farebbe-
» ro per bonificarli e renderne sano il clima, sa-
» rebbero largamente compensate. Quantunque la
» provincia (di Lecce) con i suoi fondi sia inten-
» ta ad aprire le comunicazioni le più utili per fa-
» cilitare il suo commercio, è da desiderarsi che si
» destini una certa somma per le bonificazioni le
» più importanti, affinchè con le rate che dovreb-
» bero contribuire i proprietarj interessati si pos-
» sano restituire ad una florida agricoltura e ren-
» dere abitabili quelle grandi estensioni di terreni
» che ora si trovano in parte sotto il dominio delle

» acque , ed in parte incolte e deserte. Le vicinan-
» ze di Taranto debbono richiamare una particolare
» attenzione. L' antica Taranto che conteneva una
» maggior popolazione di quanto ora ne ha l' inte-
» ra provincia , dal suo ubertoso territorio princi-
» palmente traeva la sua opulenza ».

15. Nella pag. 164 del 1.° volume delle accennate *Considerazioni*, così dice :

VIII. » Come nelle pianure la costruttura del-
» le strade non presenta difficoltà , e la brevità ne
» forma il principale requisito, così ugualmente age-
» vole credeasi il tracciarle in un paese montuoso ».

16. Nella pag. 245.

IX. » La bonificazione de' dintorni della città
» di Brindisi dee richiamare le principali cure del
» governo , poichè essa è il naturale emporio di una
» estesa contrada da migliorarsi. . . . . . .
» Procedendo il risorgimento di quella città, la bo-
» nificazione della estesa zona adiacente alla costa
» farebbe acquistare un prodigioso valore a que' fer-
» tili terreni che ora veggonsi spopolati ed inselva-
» tichiti ».

17. Nella pagina 195 :

X. » Il porto di Brindisi situato nella imboc-
» catura dell' Adriatico , ha una posizione vantag-
» giosa pel commercio , e vi sarebbe molto oppor-
» tuno lo stabilimento di un Lazzaretto ».

18. Nella pag. 109 a 110 del 2. volume.

XI. » Dal capo di Leuca sino alle vicinanze di » Otranto la costa è molto elevata, ed i monti con » ripida pendenza s' innalzano sul mare. All' indie- » tro di questa cinta di monti il terreno è confor- » mato in colline di poca elevazione, e non pre- » senta che siti palustri. Da Otranto però sino a » Monopoli il suolo va spianandosi verso la costa » dell' Adriatico, ed in una lunga zona contiene » molti stagni, paludi e maremme. In tutta questa » estensione di paese si trovano soltanto le due cit- » tà di Otranto e di Brindisi i cui abitanti sono » afflitti dalla pestifera infezione dell' aria ».

19. Da questi detti e dottrine professate da quel savio Direttore e pubblicate a nostra istruzione e del pubblico, resta decisa la quistione della consolare a favore di Brindisi, perchè nei numeri I e II il Direttore dichiara che questa città fu un tempo floridissima, e contribuiva grandemente alla prosperità delle nostre provincie. Ma desolata pria dalle guerre distruggitrici ed ora *afflitta dalla pestifera infezione dell' aria* (Vedi il num. XI) la fertile pianura in vicinanza del mare, nella quale giace, coll' andar del tempo si andò inselvatichendo, e le acque non più regolate dalla mano dell' uomo vi s' impaludarono, come di fatti vi s' impaludano a danno di Brindisi, e non senza danno di Ostuni, Carovigni e S. Vito, come altrove dimostrammo (1).

(1) Si vegga la Memoria del Deputato di Brindisi stam-

20. Nel num. III riflette saggiamente quel Direttore che i monti dalla natura sono destinati più alle selve, ai pascolari ed alle belve che agli uomini o ad una industriosa coltura, alla quale con maggiore utilità sono addette le fertili pianure ai monti sottoposte, tra le quali è certamente la pianura che scorre da Monopoli per sotto ad Ostuni sino a Brindisi; e quindi un illuminato Governo, qual'è sicuramente il nostro, dalle pianure di questo genere dee attendere l' aumento della popolazione delle classi produttrici e delle derrate che fanno ricche e prospere le nazioni, più che dai luoghi sassosi ed elevati.

21. Dal num. IV rilevasi che i paesi stabiliti ne' monti soffrir debbano molte privazioni, ed in conseguenza sono poco idonei a produrre la ricchezza e l'incivilimento nazionale. E qui noi facendo la glossa a queste massime diremo, che i paesi montuosi hanno poca terra vegetabile, e sono per lo più nudo sasso, eccetto nelle valli, ed in conseguenza il suolo quasi tutto lapideo con difficoltà si può ridurre a qualche industriosa coltura, mentre le sottoposte pianure presentano fecondissime terre. Inoltre i paesi situati sulle alture lapidee essendo più o meno elevati e lontani dal mare, ove siano senza fiumi, senza canali navigabili e senza grandi laghi

pata nel 1833 sul presente argomento alla pag. 71, e l' Esame critico delle osservazioni del sig. de Fasio.

che sporgano in mare, son privi de'prodotti di questo e del commercio marittimo che richiede uomini, barche, porti, ch'essi non hanno, nè possono avere, e sono in conseguenza subordinati a' paesi forniti dalla natura di porto e di mare.

22. Quindi trascurare l' unico gran porto che si abbia sulla costa dell' Adriatico a vantaggio particolare della provincia di Lecce e del regno intero, sarebbe un errore manifesto; il rendere più malagevoli e più lunghe le comunicazioni de' paesi dissenzienti con quel porto e con quella città sarebbe un danno al commercio di quelli e della provincia; il tenere sott' acqua immensi terreni incolti e fertilissimi, come sinora è avvenuto per le vicende politiche e per l'oscitanza de' secoli, sarebbe voler continuare le nostre miserie, e non restituire la pristina bontà ai doni che ci fornì la natura, ch'è lodevolissimo desiderio e precetto di quel savio Direttore. Quindi è chiaro che svanendo colla ristaurazione della via Appia il disordine delle acque che su quella costà impantanano, non solo a Brindisi, ma benanche a Ostuni, Carovigni e S. Vito grandemente si gioverebbe e per la salubrità dell'aria, e più per la fertilità de'terreni ora inculti e mefitici, e per la popolazione che andrebbe a moltiplicarsi in quella pianura donde le guerre ed il mefitismo la fecero fuggire; e perciò niente di meglio si può fare tanto per Brindisi che per i paesi di sopra nominati, quanto il restaurare loro

l'antica via, che riporterebbe la economia delle acque in quella fertile spiaggia, l'industriosa agricoltura, la pubblica ricchezza e la sanità.

23. Per queste evidentissime ragioni disse quel savio Direttore che non può esser dubbia la scelta de' siti ne' quali le popolazioni possono prosperare, arricchirsi e godere di tutti gli agi della vita, cioè sono quelle situate nelle pianure fertilissime in riva al mare. Tal'è Brindisi; nè vi è altro paese in riva al mare per una lunga costa da Monopoli ad Otranto; mentre Ostuni, Carovigni, San Vito sono situati più o meno sulla giogaia degli appennini, e servirono ai telegrafi nel decennio, cioè sono siti più elevati e ben lontani dalla riva del mare.

24. Dal num.° V e dal IX si rileva che la pianura e la spiaggia di cui è parola, sieno spopolate e mal coltivate, a cagione della pestifera infezione che spandono le acque stagnanti; e dichiara quel savio Direttore doversi bonificare per richiamarvi numerosa popolazione che potesse con industria coltivarle. Anzi dice che i contorni di Brindisi meritano le principali cure del Governo per essere migliorati, essendo Brindisi *l' emporio naturale di una estesa contrada.* Ed intanto preferisce all' emporio naturale i paesi montuosi quando si tratta della consolare! e nega a questi stessi paesi il facile e più breve accesso all'emporio! E mentre il governo di S. M. offre (per continuare tra Bari e Lecce la con-

solare) 200mila ducati, e una considerevole rendita annua presenta la cassa provinciale, cioè mentre si hanno de' mezzi che sarebbero sufficienti a soddisfare il desiderio degli Ostunesi e nobilitare Fasano, Ostuni, S. Vito e rendere il loro commercio mediterraneo men difficile, senza pregiudicar Brindisi, Monopoli ed il commercio universale, e quelli stessi paesi rapporto al commercio marittimo che in Brindisi si fa, e non in Mesagne, nè in Lecce, quel Direttore nega a questa città ed a Monopoli la comunicazione diretta della quale han goduto e godono, e con ciò toglie ad Ostuni, a Carovigni a San Vito il facile e più breve accesso alle dette città per mezzo dell' Appia. Nega a quelli stessi paesi la salubrità dell' aere e la industriosa coltivazione delle loro più fertili terre site in riva al mare; e ciò per privar Brindisi di un bene che le appartiene, e di cui è in possesso da duemila anni e più.

25. Gli antichi romani quando fecero a grandi spese la via Appia da Egnazia a Brindisi, sulla spiaggia del mare la costruirono, non per capriccio, ma per la brevità ed agevolezza delle comunicazioni generali di tutte queste provincie tra loro; e non trascurarono le strade mediterranee, come insegna il Pratilli, perchè da Egnazia altra ne saliva sulla opposta giogaja degli appennini, la quale ascendeva pel di sotto di Ostuni a Ceglie, ed indi discendendo terminava a Brindisi. Perchè non imitiamo la sa-

pienza governativa romana, quando ancor fiorivano grandemente le nostre provincie? Brindisi non si oppone ad una strada rotabile fra Ostuni, S. Vito, Carovigni ed anche Mesagne; anzi proclamammo nella nostra antecedente memoria, che non era giusto di trascurare ancora il distretto di Brindisi rapporto alle strade, perchè ha pagato sempre e paga poco men di 16mila ducati l' anno, senza aver percepito il minimo vantaggio dalla cassa provinciale; poichè la strada da Brindisi a Lecce si è fatta e si compirà a spese de' mercanti di Brindisi, i quali nel 1813 offrirono di pagare due carlini a salma d' olio che si estrae da quel porto per far quella strada. E questa contribuzione volontaria avea già data nel 1830 la somma ragguardevole di ducati 28mila. Si ristauri adunque l' antica via Appia, e si costruisca la mediterranea che si crede utile al commercio interno; e niuno potrà dolersi; e quel distretto migliorato nella salubrità dell' aere ed arricchito de' prodotti delle fertili pianure site in riva al mare, accrescerà la sua prosperità a vantaggio di tutta la provincia e dell' Erario Regio; e gli abitanti tutti benediranno il nome di Ferdinando II, il quale colla sua alta intelligenza darà il primo l' esempio della vera ristaurazione del suo regno, le di cui migliori terre sulla riva del mare sono quasi tutte inselvatichite e mefitiche.

26. Nel num. VI il savio Direttore dichiara

che il Governo adoperar dee le più sollecite cure per la bonificazione delle pianure devastate; ma se non vi aggiungeremo le parole *meno che quella da Monopoli ad Otranto*, avremo dalla di lui bocca che questa pianura esiger dee le più sollecite cure del Governo. Perchè dunque si vuol rendere più mefitica?

27. Nè puossi ricorrere alla spesa esagerata che si dirà necessaria a ristaurare la via Appia, perchè quel Direttore dichiara che » per quanto grandiose » e difficili sembrar possano tali imprese, altrettanto » proficue alla prosperità pubblica sarebbero per i » ricchi raccolti di quelle terre feconde »; e noi dimostreremo dagli esempj che sono sotto gli occhi di tutto il mondo esser vere ed indubitate in pratica simili massime. Sa il Direttore che tra Otranto e Monopoli vi è una larga e lunga zona di terre fertilissime, ma selvagge e mefitiche le quali vanno distruggendo le popolazioni di Otranto, di Acaja, di Rocca, di Brindisi, ed affliggono anche i paesi a questi convicini: e queste terre sono circa 500mila moggia che coltivate e popolate, darebbero doppia e triplice rendita alla provincia ed all' Erario Regio. Propone nelle sue opere che si dovrebbe assegnare alla bonifica di tali terre una quota certa della cassa provinciale; ma tutto si obblia quando si è in faccia a Brindisi.

28. Nel num.° VIII parlando delle strade consolari del regno, a ragione quel dotto Direttore si

ride degli errori de' nostri maggiori che costruirono strade montuose, mentre loro si presentavano dalla natura le pianure, ove le strade sarebbero più brevi e più agevoli al trasporto ed al commercio. È questo il puro identico caso della via Appia rapporto alla montuosa che si vuol portare sopra Ostuni, alta sul livello del mare più di 900 palmi.

29. Dicano quel che vogliono gli architetti, che scorrendo misteriosamente senza l'intervento dei Deputati di Brindisi e di Carovigni, han fatto un progetto che non si conosce se non per la ingenuità di quel Direttore e pel trionfo de'deputati di Ostuni. La strada montuosa sarà sempre men agevole della piana. Ma fino a che non dimostrano falsa la verità geometrica che c'insegna essere i due lati del triangolo maggiori sempre del terzo, sarà vero che la strada dritta da Monopoli per Egnazia sino alla base del monte di Ostuni è più breve ed agevole di quella che da Monopoli per Fasano vi giugnesse. Quindi tutti quelli che da Monopoli tendono a Brindisi, a Lecce ed al resto di quella provincia, scorrerebbero una via piana e più breve; e solo quelli che forzosamente dovessero o volessero salire in Ostuni, sarebbero obbligati a montare su quel punto culminante, come fecero mai sempre per la traversa ancora esistente ed in uso. Cosa perde Ostuni in questo sistema antiquato e vigente? Nulla di quel che possiede. I Deputati di Ostuni all'opposto congiunti a valorosi architetti pretendono di

obbligare tutti i viaggiatori, tutti i trasporti, le poste e qualunque commerciante a salire su di Ostuni, a scenderne per Carovigni, San Vito e Mesagne per poter passare o a Brindisi o a Lecce, e più in là.

30. Inoltre se l'arco in geometria è più grande della sua sottesa o corda, la strada che elevar si dee sopra Ostuni, cioè all'altezza di circa 900 palmi sul livello del mare, e poi scenderne altrettanti per giugnere a Carovigni a San Vito e Mesagne sarà sempre più lunga della sottesa, ossia della strada consolare attuale, la quale rovinata, come l'è, pur si compisce comunemente in 10 o 12 ore di viaggio dalle vetture e dai trasporti in tutto l'anno, eccetto qualche giorno di grandissima pioggia.

31. Si rifletta ancora che la nuova strada sarà sempre di salita, la quale per dolce e dolcissima che si voglia praticare, sarà sempre meno agevole della strada piana per gli uomini, per gli animali, per i trasporti, e sarebbe più lunga ancora; poichè da Monopoli per Fasano ad Ostuni, secondo le carte del Direttore, vi scorrono per linea retta 20 miglia, e da Ostuni a Mesagne ne scorrono 16, e da Mesagne a Brindisi 9. Dunque la nuova strada progettata non può esser minore di 45 miglia al minimo, mentre la via Appia non può esser più lunga al sommo di 36 miglia. Per rendere più sensibili le conseguenze contrarie a' veri interessi delle popolazioni di Ostuni, Carovigni e San Vito che derivano dalla strada progettata dagli architet-

ti, basta riflettere che San Vito è distante da Brindisi per la traversa che scende sulla consolare non più di 12 miglia. Obbligando que' paesani a portarsi a Mesagne per andare a Brindisi con i loro olj e per le altre loro bisogne, sono obbligati a fare 17 miglia. Può esser mai vantaggiosa per quella popolazione la nuova strada invece dell'antica consolare? Lo stesso accade rapporto a Carovigni ed Ostuni. Ed il gravare di una salita e discesa di 28 e più miglia, (dolce che sia tale salita) e di 5 miglia di strada che potrebbero risparmiare i pedoni, i cavalli, le vetture, il Procaccio, la Posta non sarebbe un aggravio positivo al commercio di que'paesi e delle due provincie? Se gli architetti diranno che sia più facile il costruire la strada montuosa che la piana per le gronde e torrenti che la infestano, debbono supporre che sulle montuosità non cadano pioggie, non vi sieno gronde, non scendano torrenti e non s'incontrino rupi a tagliare o girare, nè fondure a riempire.

32. Si dee ancora riflettere che l'antica via Appia non ha bisogno di occupar nuove terre per essere ristaurata, perchè largamente si spande e scorre per terreni o nudi o selvatici, mentre tutta la nuova strada dagli architetti escogitata, oltre la sua montuosità, correr dee o per oliveti o per vigneti, giacchè di questi sono felicemente rivestite le rocce calcaree di Fasano, Ostuni e Carovigni, onde grandi esser debbono e vistosi i compensi da darsi a' pro-

prietarj de' terreni da occuparsi: compensi che si evitano nella ristaurazione dell' Appia.

33. Si aggiugne a ciò che da Mesagne a Lecce si dee costruire una nuova strada lunga 14 miglia a spese del Tesoro sino a Squinzano, mentre è già costruita la strada da Brindisi a S. Pier Vernotico; e dipende dal Direttore di portarla sino a Squinzano, perchè i fondi per formar questa strada non derivano dalla cassa provinciale, ma dalla offerta volontaria de' mercadanti di Brindisi: e questi fondi sino al 1830 avevano somministrato la somma di 28mila ducati.

34. Gli Ostunesi desiderano una strada che non ebbero mai (1), e cercano che ne sia privata Brindisi, e privata anche Monopoli, e non curano di restare col mefitismo sotto il naso e colle loro migliori terre incolte e paludose, e cercano che lo stesso avvenga a danno di Carovigni, di San Vito e di Brindisi. Brindisi all' incontro riclama la ristaurazione della consolare, della quale è in possesso da duemila anni e più, e non nega ad Ostuni di acquistare una strada rotabile per Carovigni e San Vito ad oggetto di migliorare l' asprezza della loro situazione. Dica chiunque da quale parte stia la giustizia e l' interesse generale di quel distretto, di quella provincia e del commercio universale? La Cassa provinciale sareb-

(1) Vedi il ricorso degli Amministratori di Carovigni in fine di questa Memoria.

be obbligata a contentare Ostuni. E S. M. nella sua magnanimità con parte de' fondi esuberanti del Tesoro potrà sopra di Ostuni e di Carovigni far ascendere la strada traversa, ma non si possono defraudare Monopoli e Brindisi della strada diretta e consolare che da secoli le unì e le unisce, perchè non si può derogare alla brevità, all' agevolezza delle consolari che per interesse generale del Regno, per le mire governative ed economiche debbono essere le più agevoli e le più brevi, e debbono passare per que' punti privilegiati cui la natura volle accordare de' doni singolari, quali sono il mare ed i porti, tra' quali niuno ne abbiamo che sia meglio situato pel commercio dell' Adriatico, della Grecia e dell' Oriente di quello di Brindisi: commercio che un tempo fece la ricchezza delle nostre provincie per mezzo principalmente delle grandi città poste in riva al mare e per la industriosa coltura delle fertili pianure che le circondano; e tra queste il saggio Direttore numera Brindisi e non Ostuni.

35. Solo avvertiremo che se si dipingerà dagli architetti subalterni come enorme la spesa necessaria a sistemare i torrenti che traversano la via Appia e gli stagni al lido del mare che vi esistono, preghiamo il savio Direttore a non accordare loro piena fede; poichè que' stagni in riva del mare sono piscosi, come ben sanno gl' illustri Deputati. E quando si conservasse in essi la comunicazione col mare, si rendereb-

bero con piccola spesa più utili a' loro proprietarj ed innocui alle sovrastanti popolazioni. Dal Tronto alla Pescara in Abbruzzo si è fatta la strada sul mare; e quella spiaggia tagliata da grandi e piccoli fiumi, quali sono il Tronto, il Salinello, il Tordino, il Vomano e la Pescara che la rendevano con i frequenti stagni o laghi intrattabile e micidiale, colla nuova strada si è resa innocua, abitabile ed industriosamente coltivata. Paragonisi la spiaggia tra la Pescara ed il Tronto colla spiaggia tra Egnazia e Brindisi, e vedrassi che quella era solcata e mefitizzata da tre grandi fiumi, e specialmente dal Vomano, oltre di varii più piccoli. La spiaggia poi, di cui è parola, non ha alcun fiume perenne, ma soli *torrentuoli*, come li chiama il Direttore, e piccolissime sorgive più nel territorio tra Egnazia e Serranova che tra Serranova e Brindisi. I torrenti più considerevoli ch'esigono un ponte sono quelli di Gallico, degli Apani e de'Bacchetani sotto Serranova. I mercadanti di Brindisi hanno offerto di fare a loro spese i due ponti su di Gallico e degli Apani. Sicchè il solo terzo su i Bacchetani è quello che andrebbe a carico del Tesoro Reale. Per le picciolissime sorgive che scendono al mare, i ponti rovesci, volgarmente *gavete*, sono sufficienti a non interromperne il corso sino al mare. E se i loro proprietarj fossero istruiti del modo come si possano avere da tali sorgive i pozzi artesiani, diverrebbero per essi fonti di ricchezza per la irriga-

zione che si potrebbe praticare nelle campagne adiacenti. I laghi o siano conchè, in cui cadono sul lido i torrenti di sopra cennati, sono tutti piscosi, ma mancano di foci nel mare; le quali foci sarebbero di poco costo e di molto frutto quante volte venissero aperte, come sta praticando il Direttore nella rada di Brindisi al così detto *Fiume piccolo*; e si toglierebbe il mefitismo cui ora danno origine. E tutte queste sorgive e questi torrenti che hanno rovinata quella strada, da secoli interamente trascurata, non impediscono in tutto l'anno, meno che in qualche giorno piovosissimo d'inverno, che da Monopoli si giunga in Brindisi nel corso di 10 o 12 ore, com'è notorio. Se dunque tra il Tronto e la Pescara, senza enormità di spese, si è fatta l'utilissima strada sul lido lunga circa 35 miglia, secondo la scala annessa alla carta idrografica del Direttore, come si avrà il coraggio di dichiarare enorme la spesa della ristaurazione della via Appia?

36. In compruova della discreta spesa che gli architetti imparziali troveranno necessaria alla restaurazione della via Appia, addurremo l'esempio di una strada, ch'è quasi sotto i nostri occhi. L'attuale Intendente di Napoli Commendator Sancio ha fatto rinnovare la strada antica da Castellammare a Nocera de'Pagani larga 28 palmi. Vi ha fatto i fossi lastricati di pietre del Vesuvio, un ponte, e 9 ponti rovesci, ossiano *gavete*, e l'ha munita di 9 once di altezza di brecciame

colla sola spesa di ducati 5, 700; e quella strada lunga circa 5 miglia che scorre alla base del monte Lattario, ch' era intrattabile assolutamente nell' inverno, e nella primavera e nell' estate non si poteva scorrere senza molto incomodo e molto pericolo, è divenuta salubre ed agevole con sì lieve spesa, eseguita però sotto la vigilanza dei Sindaci di Gragnano e di Castellammare, e sotto l' onorato Cavalier Lorenzo Boccapianola, senza l' intervento degli architetti di ponti e strade (che credevano e stimavano dovervi occorrere una spesa tripla), e con un appalto fatto sul luogo e da' nominati soggetti.

PARTE II.

IL PROGETTO DELLA STRADA MONTUOSA È CONTRARIO ALLA PRATICA COSTANTE DELLA DIREZIONE ATTUALE NELLE OPERE PUBBLICHE.

37. Sinora abbiamo dimostrato che il progetto della strada montuosa è contrario a' chiari insegnamenti del Direttore de' ponti e strade, cioè alle più salde e vere teorie economiche, statistiche e politiche. Verremo ora a dimostrare che sia ugualmente contrario alla pratica costantemente adottata nelle opere pubbliche dall'attuale Direzione de' ponti e strade.

38. Ventidue paesi montuosi del vallo di Novi cercarono che la strada provinciale salisse su que' colli. La Direzione de' ponti e strade si oppose, e la fece passare per la costa sottoposta da Rotino a Pattano, cioè per una costa paludosa, mefitica, spopolata interamente e disabitata, lunga 18 miglia. La popolazione dunque e l' aria mefitica non sono argomento da deviare dalla linea breve e piana. E l' essere una pianura paludosa e mefitica dee invitare un architetto piuttosto ad aprirvi una strada, che abbandonarla a più grande mefitismo ed inselvaticamento, quando renda le comunicazioni generali più brevi ed agevoli.

39. Si doveva fare la strada tra i fiumi Tronto e Pescara, come dicemmo. I paesi situati sopra le colline adjacenti alla spiaggia, cioè Notaresco, Civitella, Atri, Colonnella ed altri non pochi, cercarono che la strada fosse condotta sulle alture per loro vantaggio. La Direzione non volle acconsentire; la fece passare lungo la spiaggia del mare, benchè tutta paludosa, selvaggia e mefitica; e la negò anche a Giulianova, paese che con una breve traversa poco più di un miglio della consolare si avvale. E quella spiaggia, antecedentemente tutta dissabitata incolta e mefitica, è divenuta salubre, perchè nel costruirvi la strada fu ristabilita e regolata la economia delle acque, ed i coltivatori abbandonano gli sterili o poco fruttiferi colli, e vanno a gara a coltivar quelle coste poco prima selvagge e mefitiche.

40. La strada da Bari a Taranto passa a' piedi della collina di Mottola, e pochissimo distante da Massafra; ma non traversa nè l' uno nè l' altro paese. E perchè? Perchè uno o due o più miglia di salita incommoderebbero tutti i trasporti e viandanti, mentre colla traversa que' paesi recansi alla meglio sulla consolare o provinciale, e godono del vantaggio di cui la natura li ha resi suscettivi, senza nuocere a tutti.

41. La strada da Ariano a Foggia di 36 miglia di lunghezza non tocca alcun paese situato nelle colline a quella adiacenti; e Troja che se ne allontana

per 4 miglia, non fu considerata, benchè sia una città istorica del nostro paese.

42. Qual privilegio può vantare Ostuni sopra tutti i cennati paesi da meritare che contro l'indicazione della natura, contra l'uso generale di tutte le genti, contro le teoriche professate dal Direttore, contro la pratica di tutti i secoli si tolga l'antica consolare a Brindisi, a Monopoli ed il comodo di scendervi in minor tempo a Carovigni, a San Vito ed alla stessa Ostuni, che di quella fecero sempre uso ed attualmente profittano? Brindisi adunque è il fiume Lete che fa dimenticare le teoriche e la pratica! Fatalità! dura fatalità!

PARTE III.

LA DECISIONE DEL CONSIGLIO PROVINCIALE DI LECCE E QUELLA CHE SI ATTRIBUISCE AL DIRETTORE DE' PONTI E STRADE SONO NULLE ED INAMMISSIBILI.

43. I consigli provinciali non possono giudicare delle strade regie o generali, perchè appartengono a tutto il regno, e sono attribuzioni del supremo Governo dello Stato.

44. I consigli provinciali non possono togliere ad alcuna città che possiede ab immemorabili il comodo di una strada qualunque essa sia, consolare, o provinciale, senza ingiuria, perchè la strada è un bene che non si può perdere senza gravissimo pubblico delitto, o senza manifesta ingiustizia.

45. E molto meno si può togliere tal comodo a chi n'è in possesso, perchè piace di darlo ad altri paesi che non l'ebbero mai, e che non possono prestare que' vantaggi che il paese sinora proprietario della strada presenta all' universale commercio interno ed esterno, ed all' incivilimento e prosperità del distretto e della provincia.

46. La decisione del Consiglio provinciale è fuori regola, perchè ha inteso la sola parte di Ostuni rappresentata dal suo presidente; ma non è stata

intesa la città di Brindisi. E quel presidente, come deputato di Ostuni, ben sapeva che la decisione era stata riserbata al Ministero delle finanze. Chi era il presidente del consiglio provinciale di Lecce che sovranamente ha deciso l'abbandono della via Appia? Il Principe Dentice, uno de' più illustri e ricchi deputati di Ostuni contro di Brindisi. Ecco la parte che giudica, e che è alla testa di giudici incompetenti! Dio buono! . . . . !

47. Gli ordini che eseguir dovevano gli Architetti non davano la menoma facoltà di decidere su due piedi dell' andamento della consolare. Era ristretta la loro incombenza a portar quì le varie letture delle diverse strade che da' varii comuni di quei contorni si pretendevano, e che far si dovevano da' deputati rispettivi delle comuni e dagli architetti insieme, e dovevano attendere le Ministeriali e Reali risoluzioni, come nella lettera del dì 13 di dicembre a quel Direttore, da noi riportata al §. 2, è prescritto.

48. Noi non vogliamo esaminare come siensi fatte in pochi giorni le carte per la strada da Cellino a Mesagne, S. Vito, Carovigni, Ostuni e Fasano senza assistenza de' deputati di Brindisi e di Carovigni, senza livellazioni e misure esatte; ma ricorderemo che l' Eccellentissimo Ministro delle Finanze nella sua de' 13 dicembre 1833 richiese tre cose: ciòè che la strada sia menata a traverso di Brindisi, o poco distante; che serva al comodo delle popola-

zioni; e che si abbia riguardo alla dignità ed utile di Brindisi. Nulla però si disse di Brindisi nel comunicarsi gli ordini del Ministro a' rispettivi deputati. E perchè?

49. Ma vediamo solo come questi ordini del Ministro sieno stati eseguiti. La strada novella non attraversa Brindisi, ma i paesi montuosi; non passa poco distante da Brindisi, perchè il punto più vicino a questa città sarebbe Mesagne, che nella carta idrografica, pubblicata dal Direttore nelle sue *Considerazioni*, dista da Brindisi per 9 miglia. Se questa sia piccola distanza o no, il dica chiunque. I Brindisini possono essere obbligati a far 9 miglia per imboccare nella consolare, ed Ostuni non può scendere per una traversa di due in tre miglia sull'antica via Appia, come sempre ha fatto? In questa novità chi può non vedere la prevenzione e la parzialità?

50. E ciò facendo, si è forse atteso al comodo delle popolazioni? No certamente; perchè sono state trascurate le due città, cioè Monopoli e Brindisi, e ne' loro veri e solidi interessi sono stati trascurati Ostuni, Carovigni e San Vito, i quali han bisogno effettivo di portare a Brindisi il loro olio e le superflue loro derrate, e rilevarne l' estranee, che non trovano certamente nè in Mesagne, nè in Ostuni, e restano le migliori terre che posseggono sulla spiaggia mefitiche e selvagge più di prima.

51. Finalmente qual riguardo si è avuto da' signori architetti alla dignità ed utilità di Brindisi?

Niuno. La dignità di Brindisi nasce da' doni di cui la Provvidenza volle fornirla; cioè la situò in riva al mare, nel centro di un magnifico e vasto porto, preceduto da una gran rada, accessibile ad ogni vento, e difesa da qualunque insulto ostile. Nasce dalla situazione e sicurezza di questo porto all'ingresso dell'Adriatico, onde è l'asilo unico de' naviganti nelle tempeste, ed il punto principale del regno per stabilirvi un lazzaretto, già risoluto dal Clementissimo nostro Sovrano, ed è ancora il punto più attivo di commercio colla Dalmazia, colla Grecia e coll' Oriente: commercio che per molti secoli ci faceva prosperi e ricchi. Nasce da un immenso fertilissimo territorio capace di ogni industriosa coltura, che non può aver luogo sulla giogaja degli Appennini. Nasce dall'esser provveduta quella città di acque potabili anche nel porto e nella rada. Nasce dal poter contener nel suo perimetro e nutrire col suo territorio 40 e 50 mila uomini. Nasce dal conservare un Bagno capace di contenere 1000 servi della pena, ed una fortezza marittima, che fu l'ultima a rendersi alle armi di Carlo III. Nasce dal darè al Regio Erario nello stato attuale di desolazione cento mila ducati l'anno, che saranno perduti, se si trascureranno per altri pochi anni il porto ed i contorni di qnella città. Nasce dall'essere un porto di mare e dogana di estrazione e d'immissione, di cui si servono ogni giorno gli Ostunesi, i Carovignesi, i San Vitesi e

tutti gli altri paesi di quel distretto per ismaltire le loro derrate superflue; ed in quella stessa città vanno a provvedersi i citati paesi del legname per gli usi della vita e degli edifizj, del ferro, de' vetri, delle pelli e dei cuoi, della vallonea, delle telerie, delle seterie e de' panni che vi si sbarcano. Nasce dall' esser sede del Sottintendente, dal quale dipendono tutte le Amministrazioni municipali di quel distretto. Ivi risieggono parimenti i ricevitori distrettuali de' dazj diretti, indiretti, de' sali e del tabacco. Ivi risiede l'Arcivescovo di quella Diocesi nella quale son compresi i paesi di sopra nominati; ed in conseguenza i commercianti di ogni genere di ciascuno de' detti paesi, i sindaci, i decurioni, i ricevitori comunali, del sale, del tabacco, gli ecclesiastici, e tutti gli industriosi abitanti di quel distretto debbono frequentemente a Brindisi recarsi, e non in Ostuni o Lecce; e colà si recano ogni giorno scendendo dalle loro alture sull'antica consolare. In Brindisi, e non in Ostuni esistono sempre e truppa e militari di diverso grado, uffiziali del genio, di artiglieria e di marina; e capitano, specialmente per mare, stranieri italiani, tedeschi, greci, inglesi, russi e francesi. In Brindisi esiste una pubblica Biblioteca, dono generoso della felice memoria dell' Arcivescovo di Leo. Vi esiste ancora un piccolo Museo di antiche iscrizioni patrie di bassi rilievi rispettabili con qualche statua di marmo e con monete antiche. Sicchè esistono molti elementi d' incivilimento che quasi tutti mancano in Ostuni ed in Mesagne,

52. Se la natura non accordò ad Ostuni, o a Mesagne i suoi doni; se l'arte umana ed i Governi per tanti secoli decorsi nulla fecero per essi, e molto fecero a vantaggio di Brindisi, si dolgano della natura che li situò su i monti e non in riva al mare; ma cessino d'invidiare una città privilegiata dal Cielo, protetta da tutti i nostri migliori Re, desiderata da tutti i naviganti dell' Adriatico! Ristaurata la via Appia, non solo Brindisi diverrà florida e popolata, ma sarà utile precisamente a Mesagne, a San Vito, ad Ostuni, ed utilissima alle due provincie ed al regno intero.

53. E poichè la Consulta generale di Stato ha esaminato le quistioni insorte e per la via Appia e per la ristaurazione di quel porto, ed ha rassegnato al Real Trono il suo parere; ai Brindisini non rimane altra speranza che nella superiore Intelligenza e Giustizia di S. M. e nello zelo de' suoi illuminati Ministri per lo bene pubblico, perchè sieno verificati i fatti da persone imparziali, autorevoli ed idonee a rilevarli, e calcolare le spese della doppia ristaurazione, perchè poi S. M. risolva sulle due quistioni dell' Appia e del porto di Brindisi. Si negherà ad una città di 6 mila e più abitanti una revisione imparziale, quando le benefiche leggi del nostro adorabile Sovrano accordano due gradi di giurisdizione a qualunque individuo?

Il Deputato gratuito della città di Brindisi

Barone Francescantonio Monticelli.

Ricorso degli Amministratori di Carovigni indicato nel §. 34 di questa Memoria.

S. R. M. = Signore = Gli Amministratori del comune di Carovigno umilissimi e fedelissimi sudditi di V. M. prostrati innanzi al suo Real Tronò divotamente l' espongono, che annunziatosi appena di volere la M. V., per Sovrana Clemenza, far protrarre la strada Regia da Monopoli a Lecce, una fu la voce, uno fu il voto espresso da tutti, che quella strada per Brindisi avesse a passare. Nè altro di fatti era desiderabile, poichè oltre all' esser Brindisi il capoluogo del distretto e la sede Arcivescovile, è l' unica piazza colla quale non meno i supplicanti che Ostuni, San Vito e tanti altri paesi esercitano quasi tutto il di loro commercio. E che questo voto fosse per essere adempiuto, una certezza vennero ad averne i supplicanti, quando dal signor Principe Dentice fu loro comnnicata la ministeriale de' 13 dicembre 1833, colla quale Sua Ecc. il Segretario di Stato Ministro delle Finanze incaricando il sig. Direttore generale de' ponti e strade di recarsi sulla faccia del luogo e presentare tutti i progetti opportuni, espressamente

gl' impose di cercar sempre che la strada passasse per Brindisi. Confermossi ne' supplicanti la conceputa certezza allorchè il sig. Intendente della provincia con uffizio de' 5 aprile 1834, approvando i Deputati propostigli per assistere gl' ingegnieri incaricati di stabilire (come disse) la linea della strada, indiconne i requisiti, « che dovesse cioè riuscir vantaggiosa al » commercio ed alla prosperità della provincia, a» datta al comodo de' viandanti, e meno dispen» diosa al Real Tesoro »; requisiti che riunisconsi tutti nella linea per Brindisi. Ma una certezza così ben fondata è svanita ad un tratto; ed a farla svanire sono concorsi, perchè tratti in errore, gli stessi Deputati di Carovigno. Avevano questi distesi i loro rilievi, indicanti le tante convenienze del passaggio della strada per Brindisi; ed in tali sensi presentati gli avevano ai signori ingegnieri de' ponti e strade. Costoro però con una franchezza da far trasecolare, rimostrarono ai Deputati non esser più intenzione di V. M. il far passare la strada per Brindisi, volerla invece per Mesagne, e quindi conchiusero che conformi a questa ultima risoluzione nuovi rilievi avevansi a distendere e presentare. Crederonlo in buona fede i Deputati, e servendo al Sovrano Comando, loro supposto, distesero i nuovi rilievi, che quindi, giusta l' appuntamento preso co' detti ingegnieri nel partirsi da Caroviguo, trasmisero ai medesimi in Monopoli, e da Monopoli con uffizio del 1

maggio 1834 essi signori ingegnieri ne accusarono ricezione. Ricreduti intanto i supplicanti delle fole vendute a' di loro Deputati, tutti disvelano al cospetto di V. M., umiliandole insiememente altre irregolarità commesse da' signori ingegnieri de' ponti e strade, i gravi inconvenienti che risultano dal di loro già propalato progetto, ed alcuni de' tanti motivi che raccomandano il passaggio della strada per Brindisi.

Irregolarità somma è stata certamente quella di non aver essi signori ingegnieri richiesti i rispettivi Deputati di percorrere seco loro le diverse linee, osservare i vantaggi e disvantaggi di una a fronte dell' altra, verificare i fatti per avventura controversi o controvertibili, e principalmente il non aver disteso sopra luogo, e giorno per giorno il verbale delle di loro operazioni. La carta forsi e senza forsi presenterà un verbale compilato in tutta regola; ma la regola più che nella carta dee seguirsi nel fatto. Ora il fatto è quello esposto da' supplicanti; e documento e prova di esso è il sopracitato riscontro di recezione de' rilievi trasmessi in Monopoli.

Quel che però addolora sopra tutto i supplicanti è il progetto che gli stessi ingegnieri de' ponti e strade, senza mistero, han pubblicato che la strada cioè abbiasi a portare da Monopoli a Lecce per Mesagne. Questo progetto, negligendo Brindisi, e ben lontano dall' avere i requisiti indicati dal sig. Intendente, poichè

1.° Non solo non favorisce il commercio quasi unico che con Brindisi esercitano Ostuni, Carovigno e San Vito, ma nè anche di verun altro paese, e nominativamente della stessa Mesagne, che con Lecce pochissime relazioni commerciali potranno avere, ma importantissime ne hanno sempre avute e sempre con Brindisi ne avranno.

2.° Richiederebbe delle salite assai maggiori del 5 ed in alcuni punti non minori del 10 per 100, incontrando de' monti quasi a piombo. E sebbene da' signori ingegnieri de' ponti e strade siansi tali salite decantate come di 1 per 100, il fatto (di cui son sicuri i supplicanti, perchè nati ed abitanti in quelle contrade) darebbe loro una mentita.

3.° Arrecherebbe considerevoli devastazioni, portanti alla conseguenza di considerevoli compensi.

4.° Nel tratto da Mesagne e Cellino, mancandovi il materiale, l'esecuzione sarebbe oltremodo dispendiosa.

Portandosi all' incontro la strada da Monopoli a Fasano, da Fasano per le falde de' monti di Ostuni a mezzo miglio circa da quel comune, quindi per le vicinanze di Carovigno, di poi per le vicinanze di San Vito, tra l' Abadessa e Serranova, di là in Brindisi e da Brindisi in Lecce, si otterrebbero tra gli altri i seguenti vantaggi.

1.° Sarebbe favorito il commercio che quasi solo con Brindisi hanno Ostuni, S. Vito e Carovigno;